

Nuevos retos del seguro del automóvil y un sector sobradamente preparado

Mercedes Ayuso. Universidad de Barcelona

Inmaculada Domínguez-Fabián. Universidad de Extremadura

Montserrat Guillén Estany. Universidad de Barcelona

El gran despegue de la telemetría y de los sistemas automatizados de conducción, y la cada vez más importante entrada de la economía colaborativa en el ámbito del transporte, con el uso compartido de vehículos, abre nuevos retos para la industria aseguradora del automóvil. Además, la aparición de nuevas formas de desplazamiento o de movilidad autónoma, sobre todo en el ámbito de vehículos de dos ruedas con y sin motor (bicicletas, motos eléctricas,...), y de patinetes, requiere un mayor y sin duda homogéneo desarrollo normativo.

Junto con estas novedades, nos encontramos con un mundo cada vez más interrelacionado, lo que genera nuevos retos en el sector de seguros del automóvil. El efecto transfronterizo y el que se apliquen distintos sistemas de valoración de los daños en los diferentes países (aún perteneciendo al mismo espacio comunitario de la UE) motiva que se encuentren, en la agenda del Parlamento Europeo, las modificaciones de la Directiva del Seguro de Automóviles (Motor Insurance Directive, MID).

Dónde y cómo conducimos

Los sistemas de posicionamiento global, más conocidos por sus siglas en inglés GPS, y su incorporación en los vehículos, han supuesto un claro avance en el ámbito de la seguridad vial y del seguro del automóvil. El sector tiene a su alcance un mayor volumen de información tanto sobre la localización del vehículo como sobre la forma en que el mismo es conducido. Este hecho, que supone un claro avance en el ámbito de la automoción, lo es también para el mundo asegurador y ello, básicamente por un doble motivo. Uno, por la posibilidad de diseñar contratos de seguros que optimicen la prestación de servicios al asegurado y la prevención de siniestros (por ejemplo, mediante la gestión del *ecall* para la llamada inmediata en situaciones de urgencia); dos, por la posibilidad de optimizar el control de siniestralidad, incorporando factores de riesgo adicionales a los tradicionales. En la actualidad la valoración del riesgo ha de tener en cuenta los hábitos de conducción del asegurado (por ejemplo, el número de aceleraciones/frenadas en un periodo de tiempo) así como su nivel de exposición al riesgo (por ejemplo, el número de kilómetros recorridos). En cualquiera de los casos, es fundamental

enmarcar los avances tecnológicos dentro del respeto estricto a la normativa europea de protección de datos personales, con mejoras en innovación y desarrollo de servicios adaptados a las necesidades de los asegurados.

Vehículos de Movilidad Personal

El avance en la tecnología se ve además acompañado por el desarrollo de nuevas formas de desplazamiento cada vez más frecuentes, sobre todo en zonas urbanas, donde la intensidad de tráfico es más elevada. Nos referimos a los Vehículos de Movilidad Personal (en adelante, VMP) donde, de nuevo, se abre un importante reto para el sector asegurador. Éste reclama una homogeneización de las diferentes ordenanzas municipales sobre los requisitos exigidos para la movilidad de los VMP. La puesta en marcha de una cobertura de seguros específica para este tipo de vehículos, enmarcada dentro de la Responsabilidad Civil General, al margen de la Directiva del seguro de automóviles, se ve como la mejor alternativa, con sumas aseguradas vinculadas al riesgo cubierto y con límites proporcionales al mismo. No obstante, para su aseguramiento será necesaria e imprescindible la identificación individual de este tipo de sistema de movilidad, por ejemplo, mediante el uso de los códigos QR. Además, se abren incógnitas asociadas a situaciones concretas, como las que pueden derivarse de accidentes en los que confluyan víctimas cubiertas por indemnizaciones elevadas (las propias del Seguro Obligatorio del Automóvil) y víctimas causadas por VMP con coberturas de seguros de capitales inferiores.

Actualmente la Dirección General de Tráfico se encuentra trabajando en un nuevo Real Decreto sobre medidas urbanas de tráfico, teniendo en cuenta el gran protagonismo que el uso compartido de la vía por vehículos tradicionales, nuevos vehículos de movilidad personal y peatones está ganando en nuestras ciudades.

Conducimos y viajamos de manera compartida

Reto importante también para el sector asegurador es el asociado a la creciente popularidad que en Europa y en todos los países desarrollados está ganando la movilidad compartida, lo que significa que varios usuarios (entre los que no tiene por qué existir un vínculo previo) se asocian para realizar un trayecto juntos. Se espera que su efecto en los seguros cambie a medida que se vaya haciendo patente el efecto de esta forma de desplazamiento en la adquisición y titularidad de los vehículos. Las compañías aseguradoras deberán adaptarse al hecho de que un mismo vehículo puede ser conducido por múltiples conductores, con cambios en la definición de los grupos tradicionales de riesgo. Desde este punto de vista se abre la

posibilidad de que la tarificación se centre más en los hábitos de conducción, con seguros basados en el uso (*pay how you drive*), o seguros basados en la exposición, en función por ejemplo de los kilómetros recorridos (*pay as you drive*).

Vehículos cada vez más autónomos

Finalmente, y en el marco de los vehículos autónomos, uno de los retos más importantes para nuestras compañías aseguradoras es la delimitación de responsabilidades, cuando se produce un accidente. Los sistemas de responsabilidad del uso del automóvil deben orientarse a la protección de la víctima, por lo que se considera que, actualmente, la Directiva del seguro del automóvil y la Directiva de responsabilidad de productos defectuosos son suficientes. No obstante, y en función de cómo se desarrolle la tecnología de sistemas de ayuda a la conducción, y si se alcanza la total autonomía del vehículo, podría ser conveniente revisar de nuevo si ambas directivas cumplen con su cometido. Para ello, se contempla un precepto para que se lleve a cabo una revisión de la norma en un período entre 5 y 7 años.

Motor Insurance Directive (MID) en revisión

La primera Directiva de la Unión Europea sobre el seguro del automóvil se adoptó en 1972, y desde entonces se han desarrollado cinco Directivas. La Directiva 2009/103/CE, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, se encuentra actualmente en vigor. En 2017 la Comisión Europea evaluó esta normativa concluyendo que la misma está funcionando correctamente, pero que había que trabajar en modificar las siguientes materias:

- Compensación de las víctimas en casos de insolvencias de las aseguradoras.
- Cantidades mínimas de cobertura del seguro obligatorio.
- Controles de aseguramiento por los Estados miembros.
- Uso de certificados de siniestralidad para la suscripción de un nuevo seguro.

Actualmente se están debatiendo las propuestas de modificación y en los principales aspectos de la reforma existe un absoluto alineamiento entre la opinión del sector asegurador español y el europeo.

Además, en el caso español las buenas prácticas que se plantean en la reforma ya se están aplicando. En el ámbito de la compensación de las víctimas en casos de insolvencia de las

aseguradoras, o en el caso de los riesgos debido a la conducción de vehículos sin seguro, disponemos de un modelo a imitar que es el Consorcio de Compensación de Seguros, que actúa como Fondo de Garantía, y que es sin duda un ejemplo a exportar al resto de Estados Miembros.

Los aspectos que más preocupan al sector se centran en la delimitación del ámbito de aplicación, en cuanto a la definición de “circulación de vehículos”. La industria aseguradora considera que para una mayor seguridad jurídica se debe establecer un criterio de inclusión de vehículos a los que sea de aplicación la Directiva y no adoptar el criterio de exclusión de la norma actual.

Con el objetivo de facilitar el cambio de proveedores de seguros en los diferentes países la Directiva 2009/103/CE obliga a los Estados miembros a velar porque el titular de la póliza tenga derecho a solicitar una certificación de antecedentes siniestros correspondiente a los cinco últimos años; si bien no existe obligación de que las compañías aseguradoras tengan que tener en cuenta esta información a la hora de calcular las primas. Algunos agentes de interés han solicitado una intervención para poder garantizar que los ciudadanos que se trasladen a otro Estado miembro no sean tratados por los aseguradores de forma diferente a quienes ya residan en ese Estado, por lo que respecta al reconocimiento de sus certificaciones. No obstante, el sector seguros se muestra contrario a que se impongan obligaciones vinculantes a los aseguradores a este respecto, al considerarlo desproporcionado. *Insurance Europe* considera que los problemas son anecdóticos y esta regulación no respetaría el criterio comercial de las aseguradoras.

Bibliografía

1. Ayuso, M., Guillen, M., Nielsen, J.P. (2018). Improving automobile insurance ratemaking using telematics: incorporating mileage and driver behaviour data. *Transportation*, <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9890-7>
2. Ferreira, J., Minikel, E. (2013). Measuring per mile risk for Pay-As-You-Drive auto insurance. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2297 (10), 97-103.
3. Guillen, M., Nielsen, J.P., Ayuso, M., Pérez-Marín, A.M. (2018). The use of telematics devices to improve automobile insurance rates. *Risk Analysis*, <https://doi.org/10.1111/risa.13172>
4. Lemaire, J., Park, S.C., Wang, K.C. (2016). The use of annual mileage as a rating variable. *ASTIN Bulletin* 46 (1), 39-69.
5. Fundación Mapfre (2019). *Nuevos sistemas de movilidad personal y sus problemas asociados a la Seguridad Vial*. En colaboración con Asociación Española de la Carretera y Nielsen. Madrid.
6. Rubio de la Torre, D. (2016). Telematics y el seguro del automóvil: una nueva póliza basada en los servicios. *Cuadernos de Dirección Aseguradora*, 202, Máster en Dirección de Entidades Aseguradoras y Financieras, Universidad de Barcelona.
7. Domenech, I. (2017). El seguro del automóvil para vehículos sostenibles, autónomos y conectados. *Cuadernos de Dirección Aseguradora*, 210, Máster en Dirección de Entidades Aseguradoras y Financieras, Universidad de Barcelona.